Transport Canada Transports Canada

TP 1624

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes

Investigation Report to the Minister pursuant to sections 542 or 545 of the Canada Shipping Act

Rapport d'investigation au Ministre conformément aux articles 542 ou 545 de la Loi sur la marine marchande du Canada

Canada

90-04779/

This report is also available in English.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DANS LESQUELLES LE BAC "JOSEPH SAVARD" A HEURTÉ LE QUAI À SAINT-BERNARD-DE-L'ÎLE-AUX-COUDRES ET DANS LESQUELLES 15 PASSAGERS ONT ÉTÉ BLESSÉS ET 15 VÉHICULES ONT ÉTÉ ENDOMMAGÉS LE 13 JUILLET 1986.

RAPPORT N° 460

These sections of the Investigation Report prepared pursuant to Section 542, or of the Preliminary Inquiry Report prepared pursuant to Section 545, of the Canada Shipping Act, are released for accident prevention purposes only and are confined to cause-related circumstances.

This report and its contents may be deficient and misleading if used in any other process and are not to be used or admitted in evidence in any legal proceedings, either civil or criminal, arising out of the casualty described in the report. The statements, opinions and findings in the report are those of the Marine Casualty Investigations Division only and do not constitute admissions made by or on behalf of Her Majesty the Queen in right of Canada.

Ces sections du rapport d'investigation ou du rapport préliminaire sont rédigées en vertu des articles 542 et 545 respectifs de la Loi sur la marine marchande du Canada et ne sont publiées qu' à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Ce rapport et son contenu peuvent être insuffisants et trompeurs s'ils sont utilisés à d'autres fins et ne peuvent être utilisés ou acceptés comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent de l'accident décrit dans ledit rapport. Les déclarations, les opinions et les constatations de ce rapport appartiennent uniquement à la section des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté du chef du Canada.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DANS LESQUELLES LE BAC "JOSEPH SAVARD" A HEURTÉ LE QUAI À SAINT-BERNARD-DE-L'ÎLE-AUX-COUDRES ET DANS LESQUELLES 15 PASSAGERS ONT ÉTÉ BLESSÉS ET 15 VÉHICULES ONT ÉTÉ ENDOMMAGÉS, LE 13 JUILLET 1986.

Détails concernant le navire

Nom	"JOSEPH SAVARD"
Numéro officiel	806123
Port d'immatriculation	Québec
Indicatif d'appel	VD 2235
Jauge brute	1444,78 tonneaux
Jauge nette	588,76 tonneaux
Longueur	58,64 m
Largeur	21,35 m
Creux	4,60 m
Tirant d'eau	Av.: 4,11 m Ar.: 4,27 m
Type	Bac pour voitures et passagers
Construction	Acier, en 1985 à Lauzon (Qc) par Versatile Davie Inc.
Propulsion	Deux moteurs diesel turbocompressés 1131 Alco Bombardier, entraînant un seul arbre porte-hélice à pales orientables. 1972 b.h.p.
Propulseur d'étrave	G.M. Diesel, 250 b.h.p.
Cargaison (au moment de l'accident)	2 autobus, 67 automobiles et 5 motocyclettes
Équipage	6 personnes
Passagers (au moment de l'accident)	246 personnes
Administration responsable de l'attribution des lignes de charge	Gouvernement du Canada

Armateurs	Roylease Ltd. Montréal (Qc)
Exploitants	Société des traversiers du Québec Québec (Qc)

Équipement de navigation

Radar 1	Racal-Decca, Type 65419
Radar 2	Racal-Decca, Type 65419
Sondeur	Elac LAZ 50
VHF 1	Sailor, Type RT 144 AC
VHF 2	Sailor, Type RT 144 AC
Compas magnétique	John Lilley & Gillie, à réflection

Description du navire

Le "JOSEPH SAVARD" est un bac à véhicules et à passagers où un seul pont est occupé par les véhicules. Il possède deux machines principales qui peuvent entraîner, séparément ou ensemble, au moyen d'un embrayage et d'un réducteur, un unique arbre portant une hélice à pales orientables. Il possède également un propulseur d'étrave.

Le navire a été mis en service au printemps 1986, pour effectuer la traversée entre Saint-Joseph-de-la-Rive et Saint-Bernard-de-l'Île-aux-Coudres. Selon son permis, il peut transporter 400 passagers.

Tous les certificats d'inspection de sécurité de la Garde côtière étaient valides et étaient à bord du navire.

NOTA : Dans le présent rapport, toutes les heures sont exprimées en fonction de l'heure avancée de l'Est (UTC - 4 heures).

Données préliminaires

Vers 14h59 le 13 juillet 1986, en faisant son approche au terminal du bac à Saint-Bernard-de-l'Île-aux-Coudres, le "JOSEPH SAVARD" a heurté violemment l'angle Nord-Est du quai, faisant perdre pied et tomber certains passagers et un membre d'équipage.

Une passagère a perdu conscience après une chute dans l'escalier et a été transportée en ambulance à l'hôpital de Baie-Saint-Paul. Elle a reçu son congé le même jour. D'autres passagers ont reçu des premiers soins pour des blessures moins graves chez un médecin à Saint-Louis sur l'Île-aux-Coudres.

La ceinture de protection en caoutchouc du navire, une chaîne de retenue des défenses du quai et certains véhicules ont subi de légers dommages.

L'accident n'a pas causé de pollution.

Détails concernant la personne hospitalisée

Nom	Mélanie Frappier
Poste à bord	Passagère
Âge	13 ans
Adresse	Buckingham (Qc)

Récit des événements

Le "JOSEPH SAVARD" appareille de Saint-Joseph-de-la-Rive à 14h40, le dimanche 13 juillet 1986, avec 8 membres d'équipage, 246 passagers, 2 autobus, 67 automobiles et 5 motocyclettes à bord. Les membres du service pont guident les véhicules à leur place de stationnement sur le pont des véhicules. On ne cale pas les roues des véhicules.

Certains passagers sortent de leur véhicule et vont sur le pont des passagers, d'autres restent sur le pont des véhicules, à l'intérieur ou à l'extérieur de leur véhicule.

Lorsque le traversier fait son approche du terminal à Saint-Bernard-de-l'Île-aux-Coudres, un bon nombre de passagers sont sur le pont des véhicules ou reviennent du pont des passagers à leur voiture, pour se préparer à débarquer. Un groupe de passagers, une vingtaine environ, se tient à la barrière avant du pont des véhicules.

Le capitaine et le second capitaine prennent place sur la passerelle de navigation. Comme à l'habitude, le capitaine fait fonctionner la machine principale et le propulseur d'étrave à partir de la console bâbord de la timonerie. Le second capitaine l'assiste; il gouverne le navire au moyen de la roue à la console centrale. Comme la visibilité est très bonne, on n'utilise aucun des radars ni le sondeur. Les quatre membres du service pont sont parés à la manoeuvre aux postes d'amarrage, à l'avant et à l'arrière. Il y a quelqu'un dans la salle des machines.

Peu de temps avant 15h00, le navire suit un cap au Sud-Ouest (Vrai) en direction de l'angle Nord-Est du terminal dont la façade Nord est visible (voir l'annexe graphique). Le navire est à 200 m environ du terminal et à quelque 115 m de l'extrémité de la jetée en ruines du chantier maritime de l'Île-aux-Coudres qui se trouve au Nord-Est du terminal. Pendant l'approche du navire au terminal, on réduit progressivement la vitesse et le pas de l'hélice est au point mort. On estime que le navire file à la vitesse de 2,5 noeuds sur le fond et qu'il a une erre suffisante pour gouverner. On n'utilise qu'une seule des deux machines principales.

Dans cette position, les personnes sur la passerelle constatent que le courant principal au large de la façade Nord du terminal porte vers l'Est. Vers la rive, à l'intérieur du courant principal, il y a un fort contre-courant en direction Sud-Ouest et sous l'influence duquel le navire tombe progressivement à mesure qu'il s'approche du terminal.

L'effet combiné de ces courants aurait apparemment poussé le navire vers la rive et l'aurait fait obliquer vers l'extrémité du terminal tout en augmentant sa vitesse d'approche.

Pour annuler l'effet, on met la roue à 20° à tribord et le pas de l'hélice momentanément à demie avant. On utilise également le propulseur d'étrave pour faire venir le navire sur tribord. Quelques secondes plus tard, quand on se rend compte que ces mesures ne donnent rien, on règle le pas de l'hélice à en arrière toute et on met la roue à bâbord toute. On estime que le navire se trouve à une centaine de mètres du terminal.

Le personnel de la passerelle, en constatant que le bac va probablement heurter le terminal, donne une série de coups de sifflet brefs pour prévenir l'équipage de pont. À ce moment-là, on met en marche le deuxième moteur de barre pour accroître la vitesse de réaction de la barre.

Un des préposés aux amarres à l'avant, craignant que le mât avant bâbord ne tombe sous l'impact, va à l'avant prévenir les passagers qui se tiennent à la barrière sur le pont des véhicules, et leur crie de reculer pour s'éloigner du secteur dangereux. Il leur indique également de ne pas passer entre les pare-chocs des voitures stationnées.

Les passagers sur le pont des véhicules obéissant à ces instructions sont en train de reculer quand l'avant bâbord du bac heurte la défense en acier à l'angle Nord-Est du terminal. Plusieurs passagers tombent sous l'impact, tout comme le membre d'équipage qui les a mis en garde. Après s'être relevé, ce dernier, qui n'est pas blessé, va chercher une trousse de premiers soins pour soigner les blessés.

Au moment du choc, une passagère commençait à descendre l'escalier extérieur en acier menant du pont des passagers au pont des véhicules. L'escalier est du côté bâbord du navire et descend vers l'arrière. Elle se trouve sur la première marche au moment même de l'impact.

La passagère tombe à la renverse et descend 13 marches en glissant sur le dos les pieds en premier, jusqu'à un palier au milieu de l'escalier où des passagers réussissent à l'arrêter. Dans sa chute, elle se cogne le dos et l'arrière de la tête contre l'escalier et perd conscience.

Selon les témoignages, une passagère, qui est infirmière, va lui prêter assistance; elle s'asseoit derrière elle dans l'escalier et lui soutient la tête et le cou jusqu'à l'arrivée d'un médecin et d'une ambulance.

Le capitaine, en constatant le nombre de blessés, communique par VHF avec le bureau de la Société des traversiers du Québec à Saint-Bernard et demande les services d'un médecin et une ambulance.

Entre-temps, le navire accoste au terminal et les véhicules débarquent.

Le médecin et le personnel ambulancier évaluent à leur arrivée la gravité des blessures des passagers. On met un collier cervical à la passagère qui est tombée dans l'escalier et on la transporte à l'hôpital de Baie-Saint-Paul, où on ne constate aucune fracture. Elle a toutefois un poignet foulé et de graves contusions au cou, à la tête, au dos et au coude. Elle passe quelques heures en observation à l'hôpital et reçoit son congé le même soir. En raison de ses blessures, elle doit abandonner ses cours à une institution culturelle locale et rentrer chez elle.

Le médecin soigne quatorze autres passagers pour des contusions mineures et des éraflures à son cabinet à Saint-Louis sur l'Île-aux-Coudres. Aucun n'a besoin d'être hospitalisé mais on leur recommande de consulter leur médecin traitant si cela s'avère nécessaire par la suite.

La Société des traversiers du Québec a reçu des réclamations de la part de 11 automobilistes et de 4 motocyclistes pour des dommages à leur véhicule. Les dommages aux voitures auraient été causés, semble-t-il, par des tamponnements et par le chevauchement des pare-chocs. Les quatre motocyclettes ont été endommagées en tombant. On n'a pas observé de marques de dérapage sur le pont.

Analyse des principaux facteurs

1. Conditions du temps et de la marée

Voici les conditions météorologiques en vigueur au moment de l'accident, telles qu'enregistrées à bord du navire :

Vent	de l'Est, 4 à 6 noeuds
Mer	ridée
Température de l'air	14 °C
Précipitation	aucune
Visibilité	très bonne

Le ciel était couvert, et même s'il avait plu plus tôt dans la journée, le pont des véhicules était apparemment sec au moment de l'accident.

Les Instructions nautiques, Golfe et fleuve Saint-Laurent, 6e édition, 1985, stipulent au chapitre XIV, par. 100 :

> Le passage de l'Île aux Coudres... Les courants de marée y sont particulièrement violents....

et au chapitre I, par. 594 :

> ... le flot s'amorce approximativement 1 heure avant la basse mer à Québec et s'établit d'abord du côté de l'Île aux Coudres... Pendant l'été et en marées moyennes, les courants de flot et de jusant atteignent les vitesses respectives de 3,9 et 5,8 noeuds.

La marée était haute à 11h25 à Québec le jour de l'accident et elle était basse à 18h50.

Les renseignements sur la marée apparaissant sur la carte n° 1233 du SHC concernant la position par 47°26',1 N et 70°24',1 W, qui se trouve à 1650 m environ au NNW du terminal de Saint-Bernard, indiquent que la marée descendante porte au 082° V, à 3,8 noeuds, quatre heures après la marée haute à Québec. Une note explicative sur la carte se lit comme suit :

> Les vitesses de courant et leurs directions réelles peuvent être considérablement différentes des données ci-dessous...

Voici les prédictions de la marée pour le 13 juillet 1986 à Saint-Joseph-de-la-Rive :

MH	08h57	17,4 pi
MB	15h18	3,1 pi
MH	21h42	16,4 pi

On a indiqué qu'au stade où était rendue la marée descendante lorsque le "JOSEPH SAVARD" faisant son approche de Saint-Bernard-de-l'Île-aux-Coudres, le courant à cet endroit portait en direction NE sur la façade Nord du terminal. On a également indiqué qu'il y a souvent un contre-courant qui va en direction SW, parallèlement à la rive et à 150 m environ de celle-ci, à l'Est du terminal. Le navire a fait face à ces deux courants avant l'accident.

2. Manoeuvrabilité du navire

Le "JOSEPH SAVARD" est doté de deux machines principales qui peuvent être embrayées séparément ou ensemble, pour entraîner l'hélice à pales orientables. Il possède également un propulseur d'étrave de 250 b.h.p.

Sauf par mauvais temps, on n'utilise généralement qu'une seule des deux machines principales à bord. Ce serait apparemment pour économiser le mazout et cette façon de procéder aurait, semble-t-il, été adoptée dès la mise en service du navire. Ainsi, au moment de l'accident, la puissance disponible pour renverser la marche était diminuée de moitié soit de 1972 b.h.p. à 986 b.h.p. à la pleine vitesse de rotation sur l'arbre à 900 r/min.

En outre, il fallait, semble-t-il, une vingtaine de minutes pour faire démarrer la deuxième machine à froid et l'embrayer, et il était nécessaire de réduire le régime de la machine en service pour embrayer la deuxième. On ne pouvait pas se servir de la deuxième machine pour augmenter la puissance en marche arrière dans la situation d'urgence qu'on voyait se créer à mesure que le navire était déporté vers le quai.

D'autre part, on a indiqué que la puissance d'une seule machine suffisait pour manoeuvrer le navire en toute sécurité par beau temps et dans des conditions de marée normales.

Le navire avait une vitesse en marche avant de 2,5 noeuds environ quand on a utilisé le propulseur d'étrave pour le faire venir sur tribord. Comme l'efficacité du propulseur d'étrave est inversement proportionnelle à la vitesse avant d'un navire, il avait donc très peu d'effet sur le cap du navire.

3. Blessés

Un médecin a examiné quinze passagers sur le bac à Saint-Bernard. De ce nombre, quatorze se sont rendus par la suite à son cabinet à Saint-Louis pour se faire soigner pour des coupures et des contusions mineures subies lors de la chute.

Le quinzième passager, qui était inconscient après sa chute dans l'escalier, a été transporté à l'hôpital de Baie-Saint-Paul en ambulance.

4. **Dommages matériels aux véhicules à bord**

On a indiqué que les dommages aux véhicules à bord étaient légers. On ne possède actuellement aucune estimation du coût total des réparations.

5. **Façon de placer les véhicules à bord**

Les véhicules, en montant sur le bac, sont guidés jusqu'à une place de stationnement par le second capitaine, assisté par les quatre membres du service pont. Le "JOSEPH SAVARD" accoste par l'avant à Saint-Joseph-de-la-Rive sur le continent et par l'arrière à Saint-Bernard-de-l'Île-aux-Coudres, ce qui permet aux véhicules d'entrer d'un côté et de sortir de l'autre.

Au moment de l'accident, les voitures étaient stationnées sur sept rangées longitudinales sauf au droit du tambour central où il n'y avait que six rangées, trois de chaque côté. Les deux autobus étaient placés, un de chaque côté, et vis-à-vis du tambour. Il y avait de 30 cm à 45 cm entre l'avant et l'arrière des véhicules. Il restait suffisamment d'espace pour trois voitures environ dans la partie arrière du navire.

Selon les témoignages, on possédait des cales en caoutchouc dur pour immobiliser les roues des gros véhicules; on s'en sert normalement par mauvais temps. Tous les membres d'équipage de pont savaient où se trouvaient ces cales. On n'a pas l'habitude cependant de caler les roues des voitures à passagers et il n'y aurait apparemment pas assez de cales à bord pour tous les véhicules. Partout sur le navire sont affichés des avis bilingues jaunes et noirs très visibles, conseillant aux conducteurs de serrer leur frein à main. La personne qui dirige la circulation à bord du navire n'a pas l'habitude de prévenir verbalement les conducteurs de serrer leurs freins; on ne sait pas combien d'automobilistes ont vraiment suivi la consigne.

Un Avis public diffusé par Transports Canada, portant sur les mesures de sécurité recommandées, stipule :

> 4. Les chauffeurs des véhicules automobiles doivent arrêter le moteur et serrer les freins de leur véhicule dès qu'ils sont arrivés à la place de stationnement qui leur est assignée.

> 5. Le conducteur du traversier doit s'assurer que les véhicules placés à chacune des extrémités du traversier ont leurs roues bien calées dès qu'ils sont stationnés et avant que le traversier ne quitte le quai.

Au moment de l'accident, aucune copie de l'Avis public n'était affichée sur le "JOSEPH SAVARD".

Le texte intégral de l'Avis public est reproduit à l'appendice I. Il n'y apparaît aucun nom d'organisme exigeant ou autorisant sa publication ou son affichage.

6. Mesure prise pour prévenir les passagers du danger imminent

Lorsque le navire est arrivé à 20 à 30 m du terminal, il est devenu évident qu'il allait le heurter, aussi, a-t-on donné une série de coups brefs au moyen du sifflet du navire. On n'a pas utilisé le système de diffusion de bord qui aurait permis de prévenir plus adéquatement les passagers.

7. Rapport de l'accident

Le Règlement sur les rapports de sinistres maritimes stipule à l'alinéa 4 (2) a) qu'un rapport préliminaire doit être communiqué sans délai

> par radio à une station de radiocommunications maritime canadienne, lorsque le sinistre maritime, l'accident ou l'événement dangereux se produit pendant que le navire est amarré à une installation portuaire dans un port canadien ou se trouve en eaux canadiennes, ou se produit au cours d'un voyage à destination ou en provenance d'un port canadien;

Suivant les renseignements reçus, la Division des enquêtes sur les accidents maritimes de Transports Canada a demandé aux Services du trafic maritime (STM) de Québec d'exiger du navire un rapport d'accident, le 14 juillet 1986.

Bien qu'on ait pris rapidement à bord du navire toutes les mesures nécessaires pour faire prodiguer des soins médicaux aux blessés, on n'a pas fait de rapport de l'accident tel qu'exigé par le règlement susmentionné.

Plus tard, le navire a présenté un rapport écrit conformément au Règlement.

À l'appendice 2 se trouve un extrait du Règlement.

8. Qualifications et expérience de l'équipage

Tout l'équipage était en service depuis 07h00 le 13 juillet

1986. On en était au seizième et dernier voyage de la journée quand l'accident s'est produit. L'équipage devait être remplacé après l'amarrage.

Le capitaine du "JOSEPH SAVARD" détient un certificat de Capitaine en eaux intérieures délivré à Québec en 1953 avec une mention de capitaine de cabotage (navires de moins de 350 tonneaux). Il compte 41 ans d'expérience en mer dont 15 ans en tant que capitaine sur le traversier entre Saint-Joseph-de-la-Rive et Saint-Bernard.

Le second capitaine du "JOSEPH SAVARD" détient un certificat de Capitaine en eaux intérieures (navires de moins de 350 tonneaux) délivré à Québec en 1973. Il compte 26 ans d'expérience en mer, dont 6 ans en tant que second capitaine à temps partiel sur le traversier entre Saint-Joseph et Saint-Bernard.

Les quatre membres du service pont ont un minimum de 11 années d'expérience en mer chacun, la plupart sur le traversier entre Saint-Joseph et Saint-Bernard.

Constatations

Le "JOSEPH SAVARD" a heurté l'angle Nord-Est du terminal à Saint-Bernard-de-l'Île-aux-Coudres vers 14h59, le 13 juillet 1986. Quinze personnes ont été blessées dans l'accident dont une a dû être hospitalisée. Quinze des soixante-quatorze véhicules à bord et les défenses du navire et du terminal ont subi de légers dommages.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'accident :

- le navire subissait les effets d'un contre-courant qui l'a déporté vers le terminal;

- la moitié seulement de la puissance totale des machines était utilisée pour les manoeuvres.

Autres constatations

Le navire ne respectait pas l'alinéa 4 (2) a) du Règlement sur les rapports de sinistres maritimes.

Malgré la recommandation de Transports Canada et malgré la présence de cales à bord, on n'a pas calé les roues des véhicules à chaque extrémité du bac.

On ignore le nombre de véhicules qui ont serré leurs freins d'urgence conformément aux avis affichés partout sur le navire.

Le capitaine s'est occupé rapidement de faire soigner les blessés.

Même si le système de diffusion de bord n'a pas été utilisé pour prévenir les passagers, on a quand même réussi à les mettre en garde car 15 passagers seulement sur 246 ont subi des blessures, mineures dans l'ensemble.

OTTAWA, ONTARIO
FÉVRIER 1987.

APPENDICE I

Transports Canada | Transport Canada

AVIS PUBLIC

MESURES DE SÉCURITÉ À OBSERVER POUR LE TRANSPORT DES VÉHICULES AUTOMOBILES SUR LES TRAVERSIERS

1. Le conducteur du traversier doit attendre que le traversier soit amarré avant de permettre aux véhicules automobiles de monter à bord.

2. Le traversier doit avoir de solides chaînes de garde ou garde-corps, convenablement installés et maintenus en bon état. Ces chaînes ou garde-corps doivent être en place à l'extrémité du traversier qui se trouve au large avant que l'embarquement ne commence.

3. Les chauffeurs des véhicules automobiles doivent monter sur les traversiers ou en descendre à une vitesse qui n'est pas une menace pour la sécurité.

4. Les chauffeurs des véhicules automobiles doivent arrêter le moteur et serrer les freins de leur véhicule dès qu'ils sont arrivés à la place de stationnement qui leur est assignée.

5. Le conducteur du traversier doit s'assurer que les véhicules placés à chacune des extrémités du traversier ont leurs roues bien calées dès qu'ils sont stationnés et avant que le traversier ne quitte le quai.

6. Les véhicules doivent être stationnés de façon qu'il soit facile d'en sortir rapidement en cas d'urgence.

7. La partie du pont au droit d'un rideau d'eau doit toujours être dégagée.

LE MINISTRE DES TRANSPORTS

Ottawa, 4 décembre 1973

ANNEX II

CANADA SHIPPING ACT

Shipping Casualties Reporting Regulations

REGULATIONS RESPECTING THE REPORTING OF SHIPPING CASUALTIES, ACCIDENTS, DANGEROUS OCCURRENCES, DEATHS AND DISAPPEARANCES OF PERSONS ON SHIPS

Short Title

1 These Regulations may be cited as the *Shipping Casualties Reporting Regulations*.

Definitions

2. In these Regulations,

"**"Canadian radio ship reporting station"** means a Canadian Coast Guard radio station or a Canadian Vessel Traffic Service Centre of the Department of Transport, a Canadian marine radio station operated by the St. Lawrence Seaway Authority or a Canadian harbour radio station; (*station de radiocommunications maritime canadienne*)."

Application

3. These Regulations apply to all ships in Canadian waters and to all Canadian ships in any waters.

Preliminary Report

4. (1) Where a ship, or a vessel being towed by a ship, is involved in a shipping casualty, an accident or a dangerous occurrence, the master, any certificated officer, operator, member of the crew, pilot or person responsible for the ship, or the vessel being towed, shall report the incident without delay in accordance with subsections (2) and (3).

(2) Subject to subsection (3), the report referred to in subsection (1) shall be made without delay

(*a*) by radio communication to a Canadian radio ship reporting station, where the shipping casualty, accident or dangerous occurrence takes place in Canadian waters or on a voyage to or from a Canadian port or alongside a port facility in a Canadian port; or

"(3) Where the report referred to in subsection (1) cannot be communicated by radio from a ship while it is in a Canadian port, the shipping casualty, accident or dangerous occurrence shall be reported by telephone to the local Canadian radio ship reporting station, or to the Canadian Coast Guard Operations Centre of the Department of Transport in Ottawa."

APPENDICE II

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement sur les rapports de sinistres maritimes

RÈGLEMENT CONCERNANT LES RAPPORTS DE SINISTRES MARITIMES, D'ACCIDENTS, D'ÉVÉNEMENTS DANGEREUX, DE DÉCÈS ET DE DISPARITION DE PERSONNES À BORD D'UN NAVIRE

Titre abrégé

1. *Règlement sur les rapports de sinistres maritimes*.

Définitions

2. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« «station de radiocommunications maritime canadienne» Station radio de la Garde côtière canadienne ou centre de Service du trafic maritime du Canada du ministère des Transports, station radio maritime canadienne exploitée par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent ou station radio d'un port canadien. (*Canadian radio ship reporting station*).»

Application

3. Le présent règlement s'applique à tous les navires se trouvant dans les eaux canadiennes et à tous les navires canadiens, quelles que soient les eaux dans lesquelles ils se trouvent.

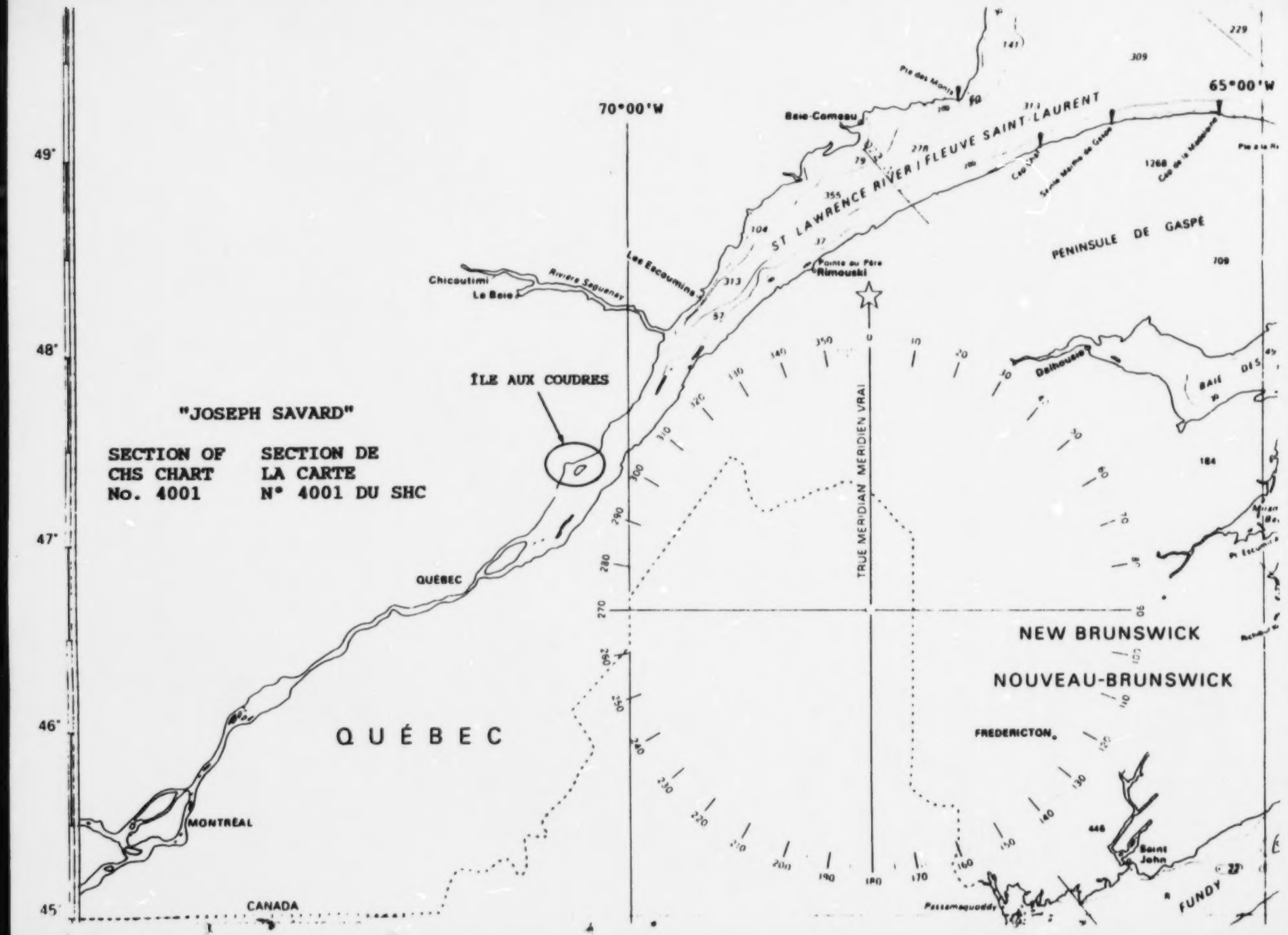
Rapport préliminaire

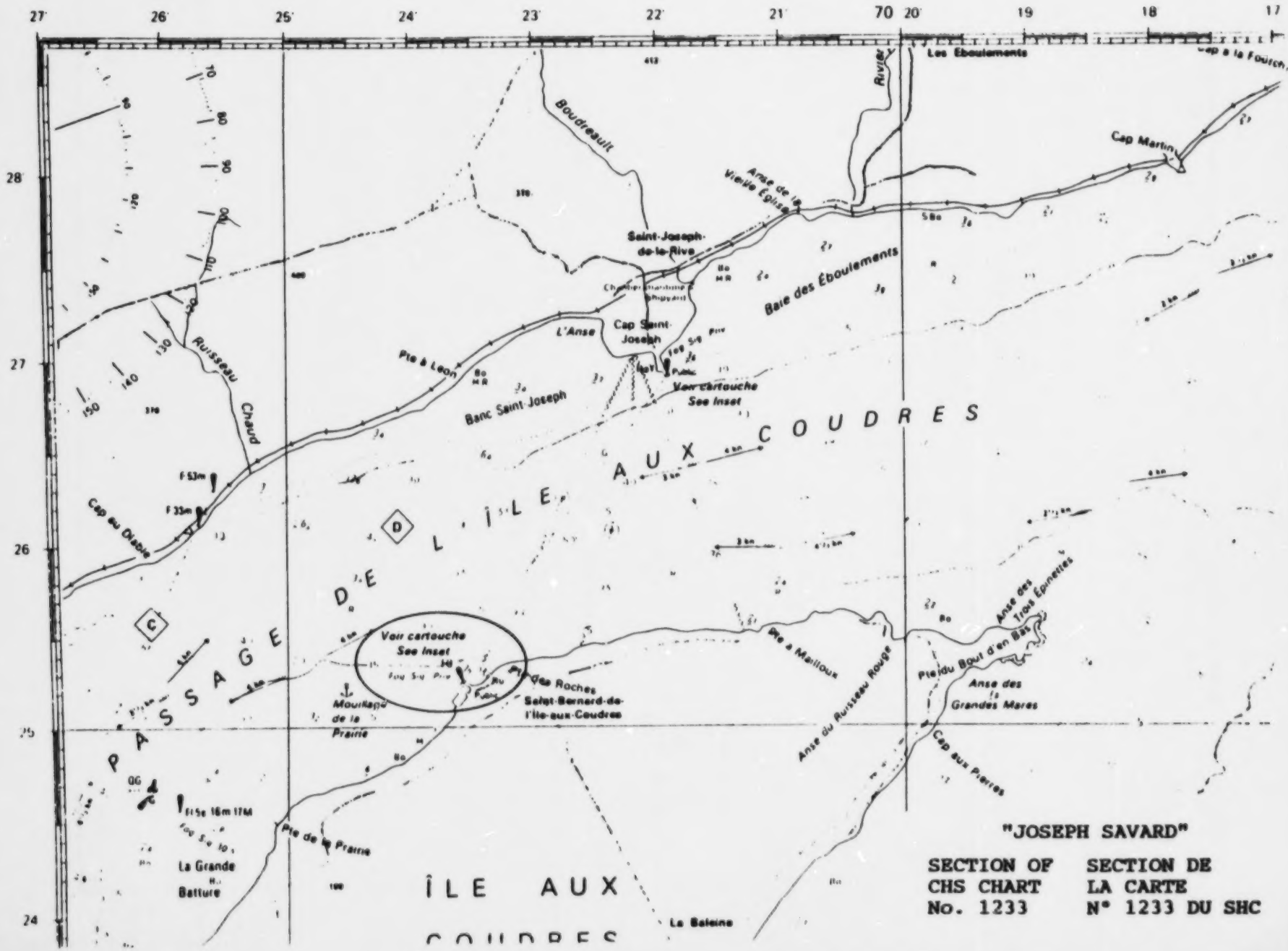
4. (1) Lorsqu'un navire ou un bâtiment remorqué par un navire est impliqué dans un sinistre maritime, un accident ou un événement dangereux, le capitaine, un officier breveté, l'exploitant, un membre de l'équipage, le pilote ou toute personne responsable du navire ou du bâtiment remorqué doit en faire rapport sans délai, conformément aux paragraphes (2) et (3).

(2) Sous réserve du paragraphe (3), le rapport visé au paragraphe (1) doit, selon le cas:

a) être communiqué sans délai par radio à une station de radiocommunications maritime canadienne, lorsque le sinistre maritime, l'accident ou l'événement dangereux se produit pendant que le navire est amarré à une installation portuaire dans un port canadien ou se trouve en eaux canadiennes, ou se produit au cours d'un voyage à destination ou en provenance d'un port canadien;

«(3) Dans le cas où le rapport visé au paragraphe (1) ne peut être communiqué par radio à partir d'un navire se trouvant dans un port canadien, le sinistre maritime, l'accident ou l'événement dangereux doit être signalé par téléphone à une station de radiocommunications maritime canadienne ou au Centre des opérations de la Garde côtière du ministère des Transports à Ottawa.»

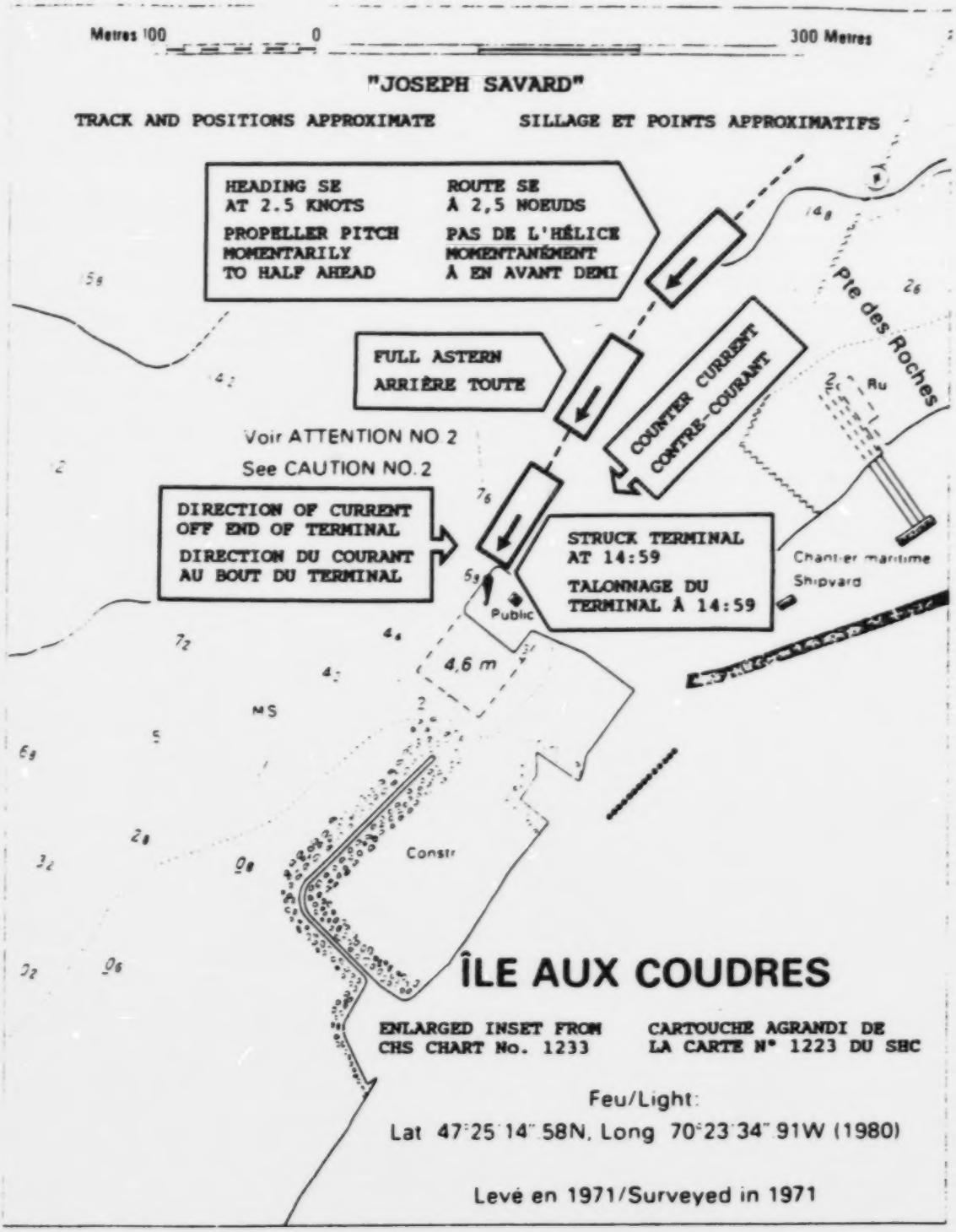

"JOSEPH SAVARD"
SECTION OF CHS CHART No. 4001
SECTION DE LA CARTE N° 4001 DU SHC
ÎLE AUX COUDRES
70°00'W
65°00'W
49°
48°
47°
46°
45°
ST LAWRENCE RIVER / FLEUVE SAINT-LAURENT
PENINSULE DE GASPE
Baie-Comeau
Les Escoumins
Chicoutimi
Le Baie
Rivière Saguenay
Pointe au Père
Rimouski
Dalhousie
TRUE MERIDIAN MERIDIEN VRAI
QUÉBEC
NEW BRUNSWICK
NOUVEAU-BRUNSWICK
FREDERICTON
MONTREAL
Saint John
FUNDY
CANADA
Passamaquoddy

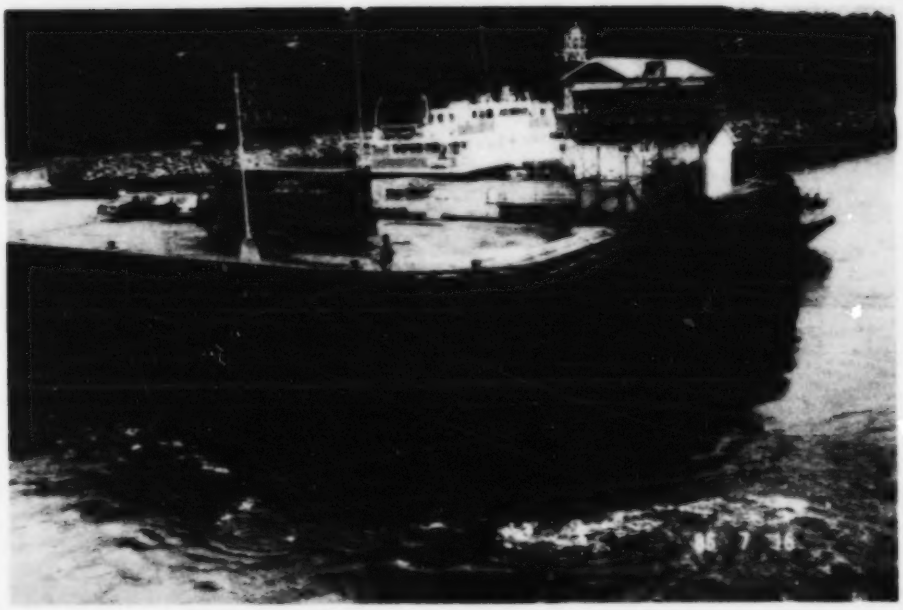


"JOSEPH SAVARD"

SECTION OF CHS CHART No. 1233

SECTION DE LA CARTE N° 1233 DU SHC


Metres 100
0
300 Metres
"JOSEPH SAVARD"
TRACK AND POSITIONS APPROXIMATE
SILLAGE ET POINTS APPROXIMATIFS
HEADING SE AT 2.5 KNOTS
ROUTE SE À 2,5 NOEUDS
PROPELLER PITCH MOMENTARILY TO HALF AHEAD
PAS DE L'HÉLICE MOMENTANÉMENT À EN AVANT DEMI
FULL ASTERN
ARRIÈRE TOUTE
COUNTER CURRENT
CONTRE-COURANT
Voir ATTENTION NO 2
See CAUTION NO. 2
DIRECTION OF CURRENT OFF END OF TERMINAL
DIRECTION DU COURANT AU BOUT DU TERMINAL
STRUCK TERMINAL AT 14:59
TALONNAGE DU TERMINAL À 14:59
Pte des Roches
Au
Chantier maritime
Shipyard
Public
4.6 m
MS
Constr
ÎLE AUX COUDRES
ENLARGED INSET FROM CHS CHART No. 1233
CARTOUCHE AGRANDI DE LA CARTE N° 1223 DU SHC
Feu/Light:
Lat 47°25'14"58N, Long 70°23'34"91W (1980)
Levé en 1971/Surveyed in 1971



Ferry terminal at Saint-Bernard-de l'Île-aux-Coudres.
Note steel fender on NE corner of wharf.

Terminal du bac à Saint-Bernard-de-l'Île-aux-Coudres.
Nota: Amortisseur en acier sur le coin NE du quai.

Normal approach to the terminal.

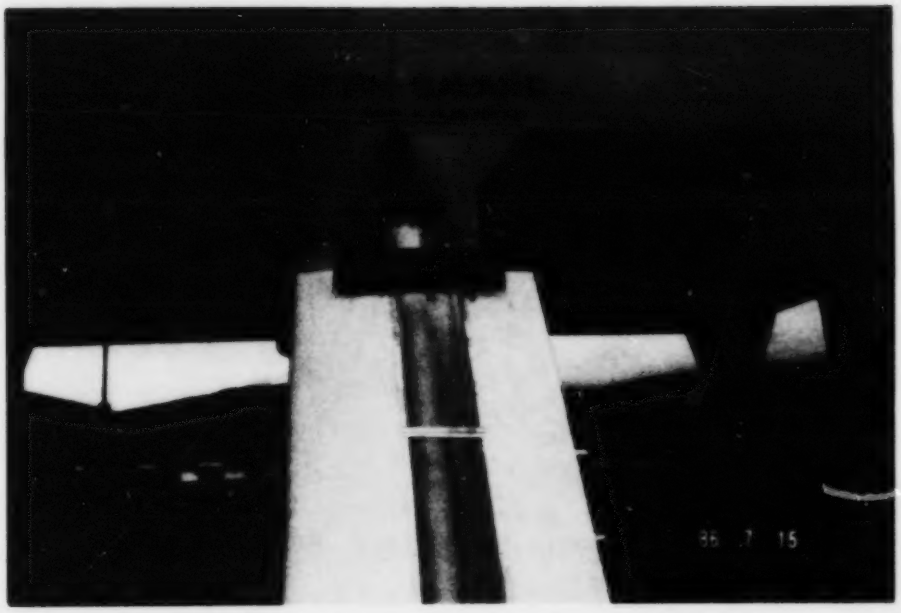
Atterrage normal vers le terminal.

View of ladder
from passenger deck.

Vue de l'escalier
du pont supérieur.

Passenger fell from
deck to landing.

Passager est tombé
du pont sur
le débarcadère.



View of vehicle deck. Note centreline casing.
Vue du pont des véhicules. Nota: encaissement central.

Discharging vehicles at Saint-Joseph-de-la-Rive.

Déchargemet des véhicules à Saint-Joseph-de-la-Rive.